LES TRANSPORTS AU CANADA 2014

Un survol

Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la ministre des Transports, 2015.

This publication is also available in English under the following title Transportation in Canada 2014, Overview Report.

TP No. 15296 F

Catalogue No. T1-21F-PDF

ISSN 1920-0854

Permission de reproduire

Transports Canada donne l'autorisation de copier ou de reproduire le contenu de la présente publication pour un usage personnel et public mais non commercial. Les utilisateurs doivent reproduire les pages exactement et citer Transports Canada comme source. La reproduction ne peut être présentée ni comme une version officielle ni comme une copie ayant été faite avec l'aide ou le consentement de Transports Canada.

Pour obtenir l'autorisation de reproduire des pages de cette publication à des fins commerciales, veuillez compléter le formulaire Web suivant : www.tc.gc.ca/fra/droit-auteur-demande-614.html

Ou communiquer avec : TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca

Cette publication est aussi disponible en ligne à l'adresse URL suivante : www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu.htm

TABLE DES MATIÈRES

LETTRE DE LA MINISTRE DES TRANSPORTS III

POINTS SAILLANTS DU RAPPORT 1

LA DEMANDE DE TRANSPORT 2

LE RÔLE DES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE 3

Transport et produit intérieur brut 3

Dépenses consacrées aux transports 3

Emploi dans le secteur des transports 3

Transport et commerce interprovincial 3

Transport et commerce international 3

LE SYSTÈME ET L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT 4

Portes et corridors commerciaux stratégiques du Canada 4

Réseau d'aéroports 5

Infrastructure maritime 6

Réseau ferroviaire 7

Réseau routier 7

SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN 8

Structure de l'industrie 8

Transport de passagers 9

Transport de marchandises 9

Environnement 9

Sécurité et sûreté 10

SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME 11

Structure de l'industrie 11

Transport de passagers 12

Transport de marchandises 12

Environnement 12

Sécurité et sûreté 13

SECTEUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE 14

Structure de l'industrie 14

Transport de passagers 15

Transport de marchandises 15

Environnement 15
Sécurité et sûreté 16

SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER 17

Structure de l'industrie 17
Transport de passagers 17
Transport de marchandises 18
Environnement 18
Sécurité et sûreté 18

ANNEXE A : CARTOGRAPHIE 19

Carte 1 Corridors de transport de marchandises 19
Carte 2 Infrastructures aérienne et routière 20
Carte 3 : Infrastructures maritime et ferroviaire 21

ANNEXE B : LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES DE L'ADDENDA 22

Minister of Transport | Ministre des Transports

Ottawa, Canada K1A 0N5

AVR 2 9 2015
APR

Son Excellence le très honorable David Johnston, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.
Gouverneur général et commandant en chef du Canada
Rideau Hall
1, promenade Sussex
Ottawa (Ontario) K1A 0A

Votre Excellence,

C'est avec grand plaisir que je vous soumets *Les transports au Canada, 2014*, le huitième rapport annuel sur la situation des transports au Canada, comme l'exige l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada 2007*.

Le présent rapport, fondé sur l'information et les données les plus récentes, permet de mieux comprendre les défis et les opportunités devant lesquels se trouvent le système de transport du Canada et ses intervenants. Le rapport est complété par un addenda de statistiques et de figures.

En 2014, le transport a continué de jouer un rôle majeur dans l'économie canadienne, en créant des emplois et en facilitant le commerce, tant au niveau national qu'au-delà de nos frontières. Plus que jamais, la sûreté et la sécurité ont été bien établies en tant que priorités et ainsi, de nombreuses initiatives ont été instaurées pour tous les modes de transport, en particulier pour le transport des matières dangereuses et la sécurité du transport ferroviaire.

J'espère que le présent rapport vous fournira, ainsi qu'aux Membres du Parlement, aux intervenants et au public, des renseignements utiles sur l'état du système de transport du Canada et sur comment il façonne la vie de tous les Canadiens.

Je vous prie d'agréer, Excellence, l'expression de mes sentiments distingués.

L'honorable Lisa Raitt, C.P., députée
Ministre des Transports

Canada

POINTS SAILLANTS DU RAPPORT

Bien que l'activité économique mondiale ait été plus modeste que prévue, la croissance économique nationale et mondiale a contribué à l'augmentation de la demande de transport en 2014. Les transports ont encore joué un rôle clé dans tous les secteurs de l'économie en soutenant le commerce intérieur et international.

Les données de 2014 révèlent des tendances divergentes entre le transport de passagers et le transport de marchandises.

D'une part, des augmentations modestes ou des diminutions ont été observées dans le transport de passagers. Le volume de passagers utilisant le mode aérien a augmenté de 2,2 % entre 2013 et 2014, tandis que le volume de passagers sur les paquebots de croisière internationaux a chuté de 5 %. Le volume de passagers utilisant le mode ferroviaire a reculé de 3,1 % pour ce qui est des déplacements au Canada et de 4,2 % pour ce qui est des déplacements transfrontaliers.

D'autre part, la valeur du commerce international des marchandises a augmenté dans tous les modes, de 4,3 % pour le secteur maritime à 10,6 % pour le camionnage. Les tendances sont quelque peu différentes lorsqu'on prend en compte les volumes de marchandises, avec une hausse de 6,6 % pour le mode ferroviaire, mais une baisse de 3,6 % pour le mode aérien.

En 2012 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), le secteur du transport routier a représenté 80,3 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au transport. S'appuyant sur les normes en vigueur pour les années modèles 2011 à 2016, la réglementation fédérale a établi des normes d'émissions de GES plus strictes pour les véhicules et camions légers produits à partir de 2017. Le gouvernement du Canada a aussi annoncé son intention de renforcer la réglementation sur les émissions de GES des véhicules lourds après l'année modèle 2018, en s'appuyant sur la réglementation en vigueur pour les années modèles 2014 à 2018. Des ententes volontaires sont en vigueur dans les secteurs aérien et ferroviaire et des mesures sont mises en œuvre dans tous les modes de transport afin de favoriser la réduction des émissions de GES.

En 2014, plusieurs initiatives ont permis de continuer d'améliorer la sécurité et la sûreté dans tous les modes de transport. Elles vont de nouveaux systèmes de contrôle des bagages dans les aéroports à de nouvelles réglementations et mesures pour améliorer la sécurité de l'industrie ferroviaire en réponse aux recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports à la suite de l'accident à Lac-Mégantic. En particulier, ces dernières comprennent des règles nouvelles ou révisées pour renforcer la sécurité du transport de marchandises dangereuses et la sûreté de l'équipement ferroviaire.

LA DEMANDE DE TRANSPORT

L'année 2014 a donné lieu à une amélioration de l'économie canadienne tandis que la croissance économique mondiale a été plus faible que prévue. Ces facteurs ont donc continué à faire augmenter la demande de transport.

L'activité économique nationale et mondiale est un facteur déterminant de la demande de transport. En 2014, la croissance réelle du produit intérieur brut (PIB) du Canada a atteint 2,5 %, par rapport à 2,0 % en 2013, tandis que sur la scène mondiale, la reprise économique est restée modérée. Une croissance plus forte (2,4 %) aux États-Unis, le principal partenaire commercial du Canada, a été contrebalancée par des résultats plus faibles dans d'autres économies avancées, dont le Japon et la zone euro. La croissance du PIB réelle a fléchi légèrement en Chine, mais elle est demeurée solide à 7,4 %.

La lenteur continue de la croissance économique mondiale et l'offre accrue de pétrole brut, surtout en provenance des États-Unis, ont engendré une forte baisse des prix du pétrole brut dans la deuxième moitié de 2014. Les répercussions de ce changement important sur l'économie deviendront plus évidentes en 2015 et dépassent le cadre du présent rapport.

Il est important de ne pas nous limiter aux moteurs économiques traditionnels lorsque nous surveillons les facteurs qui influent sur la demande de transport. Dans le cas du transport des marchandises, ceux-ci incluent la mondialisation, les chaînes d'approvisionnement changeantes et la politique monétaire. Pour ce qui est du transport de passagers, il faut considérer les facteurs démographiques, comme le vieillissement de la population, l'urbanisation et la migration internationale.

L'augmentation annuelle moyenne de 5,4 % du transport aérien des pays d'Asie observée au cours de la dernière décennie, que nous pouvons attribuer en partie aux tendances de l'immigration, illustre bien l'importance de ces déterminants.

LE RÔLE DES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE

Les transports continuent de jouer un rôle clé dans tous les secteurs de l'économie. Ils représentent un poste important des budgets des ménages et des gouvernements et sont essentiels au commerce intérieur et international en permettant au Canada d'être compétitif sur la scène mondiale.

Transport et produit intérieur brut

En 2014, le secteur des transports et de l'entreposage, qui rend possibles les mouvements de personnes et de marchandises, a représenté 4,2 % du PIB (ou 3,7 % du PIB si nous excluons les pipelines et l'entreposage). En termes réels, ce secteur a augmenté de 4,2 % l'an dernier, soit près du double du taux de croissance de tous les secteurs confondus. Le transport aérien a enregistré la plus forte croissance parmi les quatre principaux modes de transport, soit une augmentation de 9,4 %.

Dépenses consacrées aux transports

En 2014, les dépenses de consommation finale agrégées des ménages pour les transports ont représenté 173,5 milliards de dollars - devancées seulement par le logement - parmi les grandes catégories de dépenses. En excluant les paiements de transfert gouvernementaux, on estimait que les dépenses des gouvernements fédéral et provinciaux/territoriaux en transport totalisaient environ 20,8 milliards de dollars pour 2013-14 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), en baisse de 1,3 per cent par rapport à la précédente année fiscale.

Emploi dans le secteur des transports

En 2014, 896 000 employés (incluant les travailleurs autonomes) travaillaient dans le secteur des transports et de l'entreposage au Canada. Ce total représentait près de 5 % de l'emploi total au Canada et une hausse de 1,6 % par rapport à 2013. Il y avait environ 2,6 personnes sans emploi pour chaque poste vacant dans le secteur, comparativement à un ratio de 5,8 pour l'ensemble de l'économie.

Transport et commerce interprovincial

Le transport fournit un lien vital pour déplacer et expédier des biens au Canada. En 2013 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), le commerce interprovincial de marchandises a totalisé 167 milliards de dollars (en dollars courants), soit 2,5 % de plus qu'en 2012. En pourcentage du PIB provincial, le commerce interprovincial de marchandises a varié, atteignant des sommets de 50 % et 40 % au Nunavut et au Nouveau-Brunswick, respectivement, et des creux de 14 % et 13 % en Colombie-Britannique et en Ontario, respectivement.

Transport et commerce international

Le transport est un élément important du commerce du Canada avec d'autres pays. En 2014, le commerce international a représenté 1 036 milliards de dollars, une augmentation de 9,3 % par rapport à 2013. Les États-Unis restent le principal partenaire commercial du Canada, les échanges commerciaux se chiffrant à 680 milliards de dollars (403 milliards de dollars d'exportations, 277 milliards de dollars d'importations), en hausse de 12,3 % par rapport à 2013.

En plus des États-Unis, les cinq principaux partenaires commerciaux du Canada en 2014 étaient la Chine, le Mexique, le Royaume-Uni et le Japon. Ces quatre pays ont représenté 15,5 % du commerce international du Canada en 2014, tandis que les États-Unis représentaient 65,7 %.

LE SYSTÈME ET L'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Le système de transport du Canada rend possibles les mouvements de passagers et de marchandises. Ce système est constitué de corridors stratégiques et d'infrastructures de transport qui établissent des liens sûrs, fiables et efficaces au sein du Canada et avec le reste du monde.

En 2014, le gouvernement du Canada a injecté 14 milliards de dollars sur dix ans dans le Nouveau Fonds Chantiers Canada à l'appui de projets d'infrastructure d'envergure nationale, régionale et locale qui soutiennent la croissance économique, la création d'emplois et l'accroissement de la productivité. Cela comprend l'infrastructure routière, ferroviaire, portuaire et aéroportuaire.

La carte 1 donne un aperçu des flots du transport de marchandises dans le système de transport du Canada. Elle montre que le Centre du Canada est une importante plaque tournante des mouvements de marchandises. Par exemple, le camionnage est fortement concentré le long du corridor Québec-Windsor pour le transport de denrées alimentaires, de produits fabriqués et d'autres produits transformés. Ce corridor représente aussi un axe clé du commerce par chemin de fer avec les États-Unis. Les corridors dans lesquels les volumes de fret ferroviaire sont importants sont ceux par lesquels transitent des marchandises en vrac, notamment les céréales, le charbon et la potasse, en provenance des provinces des Prairies à destination des ports de la côte Ouest. Au retour vers l'Est, les trains transportent des conteneurs de marchandises importées des ports de la Colombie-Britannique vers le Sud de l'Ontario et les États-Unis.

Les navires utilisent le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent surtout pour transporter des matières en vrac comme des céréales, du minerai de fer et des agrégats et pour transborder des exportations.

Dans les sections ci-dessous, nous présentons une vue d'ensemble des corridors stratégiques constituant ce système de transport et chacune de ces quatre composantes, soit les modes aérien, maritime, ferroviaire et routier.

Portes et corridors commerciaux stratégiques du Canada

Guidés par le *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques*, le gouvernement du Canada et ses partenaires des secteurs public et privé mettent en œuvre un système multimodal de calibre mondial qui relie les exportateurs et les importateurs aux marchés mondiaux afin de renforcer le commerce international. Collectivement, ces partenaires ont investi une somme sans précédent de 14,5 milliards de dollars dans l'infrastructure stratégique des transports sur une période de 15 ans (2001 jusqu'à maintenant).

L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) est un ensemble intégré d'investissements stratégiques dans l'infrastructure du transport et de mesures politiques qui facilitent le commerce entre l'Amérique du Nord et l'Asie. Le gouvernement du Canada a investi environ 1,4 milliard de dollars à l'appui de projets évalués à 3,5 milliards de dollars pour augmenter la fiabilité, l'efficacité et la compétitivité du système des transports.

L'IPCAP comprend un éventail de projets qui visent à améliorer la capacité du système de transport sur la côte Ouest du Canada. Ces investissements ciblent le Lower Mainland de la Colombie-Britannique, ainsi que les liens routiers et ferroviaires s'étendant dans l'Ouest canadien et vers le sud pour relier les États-Unis, les principaux postes frontaliers et les principaux ports canadiens.

En 2014, des exportations totalisant 99 milliards de dollars (excluant les exportations vers les États-Unis par pipeline) ont été expédiées par la Porte de l'Asie-Pacifique, soit 8,7 % de plus qu'en 2013, dont environ 52 milliards de dollars vers les États-Unis et 47 milliards de dollars vers des pays outremer. Ce dernier montant incluait des exportations de 35 milliards de dollars vers l'Asie, concrétisant l'accès à de nouveaux marchés – un objectif important de l'IPCAP.

En 2014, les intervenants dans le domaine du transport ont fait face à de nombreux défis lors de l'acheminement de marchandises par la chaîne d'approvisionnement de l'Amérique du Nord. Un arrêt de travail important dans les ports aux États-Unis a provoqué un détournement de marchandises qui a contribué aux volumes croissants et à la congestion dans des ports canadiens. D'autres facteurs tels la température et un approvisionnement réduit de wagons ont influé sur la durée d'entreposage des conteneurs dans les ports de la Colombie-Britannique, qui a monté à 4,3 jours en 2014 comparativement à 2,9 jours en 2013.

La Stratégie sur la Porte d'entrée et le Corridor de commerce de l'Atlantique est un partenariat entre le gouvernement du Canada et les gouvernements des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve-et-Labrador. La Porte d'entrée de l'Atlantique favorise le mouvement du commerce international en assurant un accès fiable et efficace en Amérique du Nord à partir des marchés asiatiques en passant par le canal de Suez, l'Europe, les Caraïbes et l'Amérique latine.

Près de 30 milliards de dollars de marchandises ont transité par la Porte de l'Atlantique en 2014, soit 7,5 % de plus qu'en 2013, dont environ 20,2 milliards de dollars à destination des États-Unis et 9,3 milliards de dollars vers des pays outremer.

La Stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec est une initiative des gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec qui reçoit l'appui du secteur privé. Le but est de continuer de renforcer le système de transport de l'Ontario et du Québec afin qu'il demeure un moteur clé du commerce international et de la croissance économique. La priorité collective est de mettre en place un système de transport multimodal durable, sûr et efficace qui favorise le commerce international avec les marchés nord-américains grâce à de vastes réseaux qui mènent vers les États-Unis et qui facilitent le transport de marchandises à destination et en provenance d'Europe et d'ailleurs dans le monde.

En 2014, les expéditions de marchandises ayant transité par l'Ontario et le Québec ont totalisé 290 milliards de dollars (excluant les exportations par pipeline vers les États-Unis), en hausse de 9,5 % par rapport à 2013. Les États-Unis ont constitué le marché principal (225 milliards de dollars), suivi des pays d'Europe de l'Ouest (35 milliards de dollars) et d'Asie (14 milliards de dollars).

Plusieurs des mêmes facteurs ayant affecté l'acheminement des marchandises aux ports de la côte Ouest ont aussi eu un impact dans d'autres régions du pays. Par exemple, la durée moyenne d'entreposage des conteneurs au port de Montréal a monté à 2,6 jours en 2014 comparativement à 2,0 jours en 2013.

Réseau d'aéroports

Le Réseau national d'aéroports permet les mouvements de passagers et de marchandises au pays et dans le monde entier. Il comprend :

- 26 aéroports, illustrés dans la carte 2, formant le Réseau national d'aéroports (RNA) :
  - Calgary
  - Charlottetown
  - Edmonton
  - Fredericton
  - Gander
  - Halifax
  - Iqaluit
  - Kelowna
  - London
  - Moncton
  - Montréal/Trudeau
  - Montréal/Mirabel
  - Ottawa
  - Prince George
  - Québec
  - Regina
  - Saint John
  - Saskatoon
  - St. John's
  - Thunder Bay
  - Toronto
  - Vancouver
  - Victoria
  - Whitehorse
  - Winnipeg
  - Yellowknife
- 71 aéroports régionaux et locaux offrant un service passager régulier;
- 31 petits aéroports et aéroports satellites sans service passager régulier;
- 13 aéroports en régions éloignées offrant le seul lien de transport fiable à l'année dans des collectivités isolées; et
- 11 aéroports dans l'Arctique (dont les trois aéroports des capitales des territoires déjà inclus dans le RNA).

En outre, le *Supplément de vols - Canada et le Supplément hydroaérodromes - Canada* font état de 1 923 sites certifiés et enregistrés en 2014, répartis dans quatre catégories :

- 345 hydroaérodromes ou aérodromes sur glace, qui peuvent accueillir des avions à flotteurs et à skis;
- 378 héliports, qui peuvent accueillir des hélicoptères;
- 1 192 aéroports, qui peuvent accueillir des aéronefs à voilure fixe;
- 8 autres sites.

NAV Canada est une société privée sans but lucratif qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada. Elle exploite des tours de contrôle aérien dans 42 aéroports et des stations d'information de vol dans 56 aéroports.

La *Loi sur l'aéronautique* a été modifiée afin d'accroître l'efficacité et la transparence de la construction et de l'exploitation des aérodromes canadiens. Les modifications apportées visent à répondre au besoin en matière de développement responsable des aérodromes. Ces modifications se traduiront par une sensibilisation et une mobilisation accrues du public à l'égard des projets de construction d'aérodromes.

Infrastructure maritime

Réseau des ports canadiens

Les ports offrent des liens vitaux à l'appui de l'activité économique intérieure et internationale. En décembre 2014, on dénombrait 567 installations portuaires, 902 ports de pêche et 202 ports récréatifs au Canada.

Plus particulièrement, trois catégories de ports sont assujetties à la Politique maritime nationale :

- 18 Administrations portuaires canadiennes (APC) administrées de façon indépendante, illustrées dans la carte 3 :
  - Belledune
  - Halifax
  - Hamilton
  - Montréal
  - Nanaimo
  - Oshawa
  - Port Alberni
  - Prince Rupert
  - Québec
  - Saguenay
  - Saint John
  - Sept-Îles
  - St. John's
  - Thunder Bay
  - Toronto
  - Trois-Rivières
  - Vancouver (Fraser)
  - Windsor
- 29 ports régionaux/locaux; et
- 21 ports en régions éloignées encore sous le contrôle de Transports Canada[1].

Le Réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent

Comme la carte 3 le montre, le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent fournit une voie navigable stratégique dans le cœur de l'Amérique du Nord.

- La voie maritime entre le lac Érié et le port de Montréal (la Voie maritime du Saint-Laurent) comporte huit écluses dans le Canal Welland et sept écluses entre Montréal et le lac Ontario. Cette partie du réseau (incluant cinq des sept écluses entre Montréal et le lac Ontario) est administrée par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent.
- Les deux autres écluses dans le segment Montréal - lac Ontario sont en territoire américain et sont administrées par la U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent compte 15 ports internationaux majeurs et 50 ports régionaux qui relient plus de 40 routes provinciales et interprovinciales et 30 lignes ferroviaires.

1 En date de décembre 2014, 499 des 549 installations portuaires de Transports Canada à la grandeur du pays avaient été transférées, démantelées ou leur statut de port public avait été résilié.

Réseau ferroviaire

Comme la carte 3 le montre, le réseau ferroviaire canadien compte actuellement 45 742 kilomètres-route (km) de voie ferrée :

- le Canadien National (CN) en possède 49,2 % (22 517 km);
- le Canadien Pacifique (CP) en possède 26,1 % (11 927 km);
- d'autres compagnies de chemin de fer en possèdent 24,7 % (11 298 km).

Le réseau ferroviaire comprend aussi :

- 19 terminaux intermodaux exploités par le CN ou le CP pour fournir des services intermodaux camion/rail et par conteneurs;
- 23 postes frontaliers ferroviaires le long de la frontière avec les États-Unis.

La rationalisation du réseau ferroviaire s'est poursuivie en 2014. Au cours des dix dernières années (2005-2014), 2 261 kilomètres de voies ferrées ont été officiellement abandonnés et 4 699 kilomètres ont été transférés, essentiellement à de nouveaux exploitants de chemin de fer d'intérêt local. Le CN a acquis des voies ferrées dans le cadre de prises de contrôle de transporteurs de catégorie II.

VIA Rail exploite des services ferroviaires de passagers, principalement sur des voies ferrées appartenant au CN et au CP.

Réseau routier

Les routes publiques au Canada représentent l'équivalent de plus de 1,3 million de kilomètres-route à deux voies[2]. Environ 34 % du réseau routier est pavé, tandis que 66 % ne l'est pas. Quatre provinces (Ontario, Québec, Saskatchewan et Alberta) représentent plus de 77 % de la longueur totale du réseau routier.

En 2013 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), le réseau routier national (RRN) comportait plus de 38 000 kilomètres-route (3 % du réseau routier), notamment :

- 73 % classées comme des routes principales;
- 12 % classées comme des voies d'accès;
- 15 % classées comme des routes en régions nordiques et éloignées.

Comme la carte 2 le montre, le RRN est surtout constitué de liaisons routières interprovinciales et internationales. En 2012 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), le RRN représentait près de 40 % des véhicules-kilomètres parcourus.

2 Un kilomètre-route mesure le nombre de voies de circulation sur chaque section de route.

SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN

Le transport de passagers dans les aéroports canadiens a continué d'augmenter en 2014. Alors que le volume de fret chargé et déchargé a diminué en tonnage, la valeur du fret aérien international a augmenté de 4,4 %. L'année 2014 a enregistré le plus faible nombre de décès dans le secteur du transport aérien au cours des deux dernières décennies.

Structure de l'industrie

En décembre 2014, 647 transporteurs aériens canadiens détenaient 1 336 licences pour exploiter des services aériens intérieurs et internationaux.

En 2014, il y a eu en tout 6,2 millions de mouvements d'aéronefs dans les aéroports, dont 3,6 millions par des transporteurs aériens, tandis que 2,6 millions étaient des mouvements itinérants et locaux d'appareils de sociétés d'aviation générale[3].

Au cours des 15 dernières années, le Canada a été témoin de la disparition de nombreux transporteurs à faible coût dans une série de faillites. Le marché s'est stabilisé et d'autres transporteurs ont connu une saine croissance, plusieurs transporteurs aériens ayant pris de l'expansion au cours des dernières années.

Air Canada

En 2014, Air Canada et Air Canada Express[4] représentaient près de 55 % des sièges-kilomètres disponibles sur le marché aérien intérieur, le même pourcentage depuis 2011.

Air Canada, Air Canada Express et Air Canada rouge ont exploité en moyenne 1 544 vols réguliers par jour. Ils ont trois plaques tournantes (Toronto, Montréal et Vancouver) et fournissent des services passagers réguliers vers 61 destinations canadiennes, 51 destinations aux États-Unis et 74 autres destinations à l'étranger sur cinq continents.

En date de décembre 2014, Air Canada possédait une flotte de 205 aéronefs, tandis qu'Air Canada Express utilisait 164 aéronefs et Air Canada rouge, 28 aéronefs.

WestJet

En 2014, WestJet et WestJet Encore ont représenté près de 36 % des sièges-kilomètres disponibles sur le marché aérien intérieur, le même pourcentage qu'en 2013.

WestJet et WestJet Encore ont exploité en moyenne 533 vols réguliers par jour. Ils ont fourni des services passagers réguliers vers 36 destinations canadiennes, 22 destinations aux États-Unis et 31 destinations dans les Caraïbes et au Mexique. En novembre 2014, WestJet possédait une flotte de 125 aéronefs, tandis que celle de WestJet Encore comptait 16 appareils.

Autres transporteurs

En 2014, Porter Airlines, un transporteur régional basé à l'aéroport Billy Bishop de Toronto, utilisait une flotte de 26 aéronefs à turbopropulseur pour offrir des services passagers réguliers directs et sans escale vers 14 destinations au Canada et six aux États-Unis.

Air Transat était le plus grand transporteur d'agrément au Canada en 2014, avec une flotte de 17 à 25 aéronefs (selon la saison) desservant plus de 70 destinations internationales dans 30 pays.

Des exploitants étrangers ont offert 13 millions de sièges en service régulier à partir du Canada, avec en moyenne 337 vols par jour, ce qui représente une augmentation de 2,7 % par rapport aux 12,6 millions de sièges offerts en 2013.

En date de décembre 2014, le Canada avait conclu des ententes ou pris des dispositions en matière de transport aérien avec 115 pays. En 2014 seulement, il a signé bon nombre de nouvelles ententes, de même que des accords élargis avec ses partenaires bilatéraux en matière de transport aérien. Par exemple, le Canada a élargi son entente avec les Philippines, qui constituent notre plus vaste marché de transport aérien en Asie du Sud-Est. Il a aussi conclu des ententes élargies préalablement négociées avec le Mexique et la Chine, ainsi qu'une entente de type ciel ouvert avec la Corée.

3 L'aviation générale comprend les secteurs suivants : autre commercial, privé et gouvernemental (civil et militaire).

4 Air Canada Express comprend Chorus (Jazz), Sky Regional, Exploits Valley Air Services et Air Georgian.

Transport de passagers

En 2014, on estime que 124,5 millions de passagers embarqués et débarqués ont été enregistrés dans les aéroports canadiens, soit 2,2 % de plus qu'en 2013. Cela incluait:

- 75,3 millions de passagers sur des liaisons intérieures;
- 24,1 millions de passagers sur des liaisons entre le Canada et les États-Unis; et
- 25,1 millions de passagers sur d'autres liaisons internationales.

Entre 2004 et 2014, le transport de passagers aériens a augmenté de 45 %, soit 4,2 % d'augmentation annuelle en moyenne.

En 2014, environ 90 % du transport de passagers aériens a transité par les 26 aéroports du RNA. L'aéroport international de Toronto Pearson a été l'aéroport le plus occupé, avec 29 % du transport de passagers. Suit l'aéroport international de Vancouver avec 15 %.

Transport de marchandises

En 2014, les transporteurs aériens canadiens et étrangers ont chargé et déchargé dans les aéroports canadiens quelque 1,1 million de tonnes de fret, soit 3,6 % de moins qu'en 2013. La valeur du fret aérien international au Canada en 2014 a atteint 116,4 milliards de dollars, une augmentation de 4,4 % par rapport à 2013.

Les groupes de marchandises de forte valeur transportées par avion étaient surtout de la machinerie et de l'équipement électronique, du matériel aéronautique, des pierres/minerais précieux et des produits pharmaceutiques.

Environnement

En 2012 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), l'aviation intérieure a émis 6,1 mégatonnes (Mt) d'équivalents de dioxyde de carbone (CO_2e), soit 3,7 % des émissions de GES liées au transport. Sur la période de 2000 à 2012, les émissions de GES produites par le transport aérien intérieur ont diminué de 20,7 %, malgré un trafic de passagers accru, essentiellement grâce aux améliorations apportées à la conception des aéronefs et aux opérations aériennes ainsi qu'à l'introduction de nouveaux avions. Le secteur a amélioré le rendement du carburant dans l'aviation par des mesures volontaires dans le cadre de plusieurs accords conclus avec le gouvernement du Canada depuis 2005. Le plus récent accord (conclu en 2012) est le Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation.

Sécurité et sûreté

En 2014, le Canada a continué de prendre des mesures pour faciliter la circulation de passagers aériens et de marchandises légitimes tout en maintenant un degré élevé de sécurité en aviation au Canada.

- L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a continué de mettre en place de nouveaux systèmes de contrôle des bagages enregistrés dans les aéroports canadiens en accord avec la réglementation de précontrôle des États-Unis.
- En décembre 2014, la ministre des Transports a annoncé l'élargissement des avantages du Programme des voyageurs dignes de confiance aux passagers montant à bord de vols transfrontaliers dans les aéroports de Calgary, Montréal, Toronto et Vancouver.

En 2014, plus de 1 500 produits aéronautiques nouveaux ou altérés, créés ou opérés au Canada, ont fait l'objet de certification. La demande de certification de produits aéronautiques est appelée à croître dans les années à venir alors que le Canada, classé au troisième rang mondial dans la production d'aéronefs civils, s'attend à doubler sa croissance dans ce marché mondial pour la période 2014-2021 grâce, entre autres, à son entrée dans le marché des aéronefs géants.

Transports Canada et l'Administration de l'aviation civile de la Chine travaillent ensemble pour acquérir une meilleure compréhension de leurs programmes d'Aviation civile respectifs, afin de faciliter le mouvement des produits aéronautiques entre le Canada et la Chine. Les négociations en vue d'une entente technique bilatérale en matière d'aviation (ATBA) ont pris fin en novembre 2014. Cette entente constitue la prochaine étape de l'évolution de la relation entre les deux pays en matière de sécurité de l'aviation civile. L'ATBA contribuera à simplifier le processus d'approbation des produits aéronautiques et à éliminer le besoin de prendre des dispositions techniques individuelles.

En 2014, 192 accidents d'avion (aux termes du Règlement de l'aviation canadien) impliquant des aéronefs immatriculés au Canada ont été signalés, en baisse de 17 % par rapport à 2013. Ces accidents ont causé 13 décès, le nombre le plus faible depuis 1995. La plupart des accidents ont impliqué des aéronefs privés et de petits aéronefs commerciaux.

SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME

Plus de la moitié des passagers voyageant sur des paquebots de croisière internationaux ont transité par le port de Vancouver en 2014, Halifax se classant au deuxième rang. La valeur du commerce international empruntant le transport maritime a augmenté de 4,3 % en 2014.

Structure de l'industrie

Des navires battant pavillon canadien sont actifs dans le commerce intérieur et côtier (transportant en moyenne 98 % des volumes en question) ainsi que dans le commerce transfrontalier entre le Canada et les États-Unis.

Les expéditeurs canadiens font appel à des transporteurs étrangers pour la plupart des mouvements maritimes internationaux. Les navires battant pavillon canadien n'ont transporté que 0,1 % du transport maritime international (ailleurs que vers les États-Unis) du Canada en 2011 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles).

Plusieurs sociétés basées au Canada actives dans le secteur canadien du commerce international utilisent des navires battant pavillon étranger. Les principales sociétés sont Fednav ltée, Canmar, Cast North America et Kent Line.

Deux secteurs géographiques sont au service des expéditeurs au Canada.

La côte du Pacifique

Ce secteur sert le fleuve Fraser et Burrard Inlet, les voies de navigation côtière dans les îles du golfe, le détroit de Juan de Fuca et le passage intérieur de Vancouver à la frontière de l'Alaska et les îles de la Reine Charlotte. Les principaux transporteurs offrant des services dans ce secteur comprennent : Cates Tugs, Kingcome Navigation company, Norsk et Seaspan International (tous propriété du Washington Marine Group) et Rivtow Marine Ltd. Ces transporteurs sont aussi actifs dans le commerce transfrontalier vers les États de Washington, de l'Oregon et de l'Alaska.

Les Grands Lacs, le Saint-Laurent et la côte Atlantique

Dans ce secteur, les principaux transporteurs, aussi actifs dans le commerce transfrontalier, comprennent : Algoma Central Corporation, Société maritime CSL inc., Groupe Desgagnés Inc., Oceanex (1997) Inc., Rigel Shipping Canada Inc., Seaway Marine Transport, Irving/ Kent Line et Upper Lakes Group Inc.

Il y a aussi quatre systèmes maritimes distincts pour le réapprovisionnement des collectivités du Nord canadien :

- le système de réapprovisionnement maritime de l'Athabasca (A. Frame Contracting Ltd.);
- le système du fleuve Mackenzie et de l'Ouest de l'Arctique (Société des transports du Nord Limitée et Cooper Ltd, Island Tug and Barge);
- le système du passage intérieur et du Yukon (Washington Group); et
- le système de Keewatin/Baie d'Hudson et de l'Est de l'Arctique (Woodward, Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc., Nunavut Sealink and Supply Inc., Desgagnés TransArtik/ PetroNav).

Au Canada, les traversiers assurent un lien de transport important pour les collectivités côtières et insulaires et pour des collectivités séparées par des traversées de rivières ou de lacs lorsque la construction de ponts n'est pas justifiée. On trouve des exploitants de traversiers dans la plupart des provinces, dont Marine Atlantique S.C.C., Northumberland Ferries Ltd., Société des traversiers du Québec et BC Ferries en Colombie-Britannique.

En 2014, la flotte immatriculée au Canada comprenait 188 navires[5] pour un tonnage brut total de 2,6 millions de tonnes. Les vraquiers de cargaisons sèches forment l'épine dorsale de la flotte, avec 52 % du tonnage brut et 36 % des navires, suivis des navires-citernes et des transporteurs de marchandises générales.

Il y avait aussi une vaste flotte de 330 remorqueurs et de 1 120 barges actifs au Canada, surtout sur la côte du Pacifique.

5 1 000 tonnes brutes et plus.

Transport de passagers

En 2014, les paquebots de croisière internationaux ont transporté près 1,4 million de passagers dans les principaux ports canadiens, en baisse de 5 % par rapport à 2013, principalement à Vancouver (812 000 passagers) et à Halifax (217 000 passagers). BC Ferries, l'un des plus grands exploitants de traversiers au Canada, a transporté 6,2 millions de véhicules et 16,1 millions de passagers sur différentes routes, des chiffres à peu près identiques à ceux de 2013.

Transport de marchandises

En 2014, Port Metro Vancouver a été le port le plus achalandé du Canada, manipulant 123,5 millions de tonnes de marchandises (estimation), suivi du Port de Montréal avec 30,4 millions de tonnes.

La valeur du fret maritime international canadien a atteint 210 milliards de dollars en 2014, soit 4,3 % de plus qu'en 2013. En valeur, les marchandises les plus importantes transportées par voie d'eau étaient le pétrole brut, l'essence et les carburants ainsi que les céréales et les produits agricoles.

Environnement

En 2012 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), le secteur maritime canadien a émis 5,8 Mt de CO_2e, soit 3,5 % des émissions de GES liées au transport. Sur la période de 2000 à 2012, les émissions de GES liées au transport maritime intérieur ont augmenté de 10,3 %. L'utilisation accrue de navires plus grands et plus efficaces sur cette période a été contrebalancée par une augmentation du nombre total de tonne-kilomètres.

Depuis 2013, le Canada a adopté plusieurs mesures afin de réduire les émissions de GES des navires, des mesures élaborées par l'entremise de l'Organisation maritime internationale. L'Indice nominal de rendement énergétique exige que les nouveaux navires utilisés aux fins du transport maritime international respectent des normes d'efficacité énergétique minimales de plus en plus rigoureuses à compter de 2015. Le *Plan de gestion du rendement énergétique des navires* exige aussi que tous les navires contrôlent leur rendement énergétique. Ces mesures devraient engendrer des réductions des émissions d'oxyde de soufre et d'azote pouvant atteindre 96 % et 80 %, respectivement. Les émissions d'autres polluants atmosphériques liées au transport maritime devraient aussi continuer de diminuer, vu l'instauration, en 2013, de la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord dans les eaux côtières et le régime réglementaire sur les émissions moyennes de la flotte dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.

En outre, les autorités canadiennes et la Garde côtière des États-Unis inspectent les ballasts de tous les navires se dirigeant vers les Grands Lacs en empruntant la Voie maritime. Elles ont constaté que 99% des navires respectaient les exigences de la réglementation sur les eaux de ballast.

Sécurité et sûreté

Même si ses antécédents en matière de sécurité du transport maritime sont déjà enviables, le Canada a créé un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. En 2014, le gouvernement a annoncé d'autres mesures pour améliorer la prévention, la préparation et l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures causés par des navires, mais aussi le régime de responsabilité et d'indemnisation. Voici quelques-unes de ces mesures :

- Moderniser le système canadien de navigation maritime afin de communiquer aux gens de mer des renseignements de sécurité maritime plus exacts et en temps réel, afin de réduire le potentiel d'accident;
- Adapter la planification de l'intervention sectorielle aux conditions régionales particulières dans quatre secteurs à forte circulation (détroits de Georgia et de Juan de Fuca en Colombie-Britannique, baie de Fundy au Nouveau-Brunswick, détroit de Canso en Nouvelle-Écosse et golfe du Saint-Laurent au Québec). Les pratiques exemplaires tirées de ces quatre secteurs serviront à mieux planifier l'intervention sectorielle et permettront au gouvernement du Canada de considérer des options pour mettre cette approche en œuvre ailleurs au pays;
- Appuyer la recherche scientifique visant une gamme de produits pétroliers, comme le bitume dilué, et des mesures d'intervention. De plus, le gouvernement fédéral va contribuer jusqu'à 20 millions de dollars à l'initiative Océans intelligents d'Ocean Networks Canada pour transformer les données océanographiques en de l'information pour la navigation;
- Permettre des mesures d'intervention alternatives afin d'augmenter le nombre d'outils d'intervention en cas de déversements en retirant les dispositions législatives qui empêchent le recours à de telles mesures quand il y aurait un avantage net pour l'environnement;
- Renforcer le principe du pollueur-payeur en améliorant la Caisse canadienne d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Le régime canadien de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures causée par les navires est déjà fondé sur le principe du pollueur-payeur. La Caisse d'indemnisation, créée en 1973, a été financée au moyen de redevances imposées à l'industrie. Le principe du pollueur-payeur serait amélioré grâce à un montant illimité d'indemnisation disponible dans cette Caisse pour assumer les coûts de nettoyage et des dommages causés par la pollution par les hydrocarbures déversés par les navires. Si l'indemnisation dépasse le montant disponible dans la Caisse, le gouvernement fédéral y verserait un supplément temporaire pour s'assurer de fournir l'indemnisation aux demandeurs admissibles. Tout montant fourni par le gouvernement fédéral serait ensuite récupéré auprès de l'industrie grâce à une redevance modernisée.

En 2014, il y a eu 262 accidents impliquant des navires immatriculés au Canada, soit 8,4 % de moins qu'en 2013. Il y a aussi eu 71 accidents en eaux canadiennes impliquant des navires battant pavillon étranger, comparativement à 50 accidents en 2013. Depuis dix ans (2005-2014), 155 décès liés à des accidents maritimes commerciaux ont été déclarés au Canada, dont 12 en 2014.

En 2014, neuf nouveaux bâtiments semi hauturiers ont été livrés à la Garde côtière canadienne afin d'améliorer la sûreté maritime en renforçant les capacités de surveillance des côtes canadiennes.

SECTEUR DU TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport de passagers par voie ferrée a continué de diminuer en 2014, mais le fret ferroviaire total a augmenté, en tonnage et en valeur pour le commerce international. Par ailleurs, plusieurs mesures ont été mises en œuvre afin d'améliorer la sécurité de l'industrie ferroviaire.

Structure de l'industrie

Plus de 40 transporteurs ferroviaires publics sont actifs au Canada. Quatre transporteurs ferroviaires de catégorie I[6] sont actifs à l'échelle nationale :

- CN Amérique du Nord possède les voies ferrées du CN au Canada et trois filiales aux États-Unis : le Grand Trunk Western Railroad, le Duluth Winnipeg and Pacific Railroad et l'Illinois Central Railroad.
- Le CP compte trois filiales aux États-Unis : le Dakota, Minnesota and Eastern, le SOO Line et le Delaware and Hudson.
- Le Chemin de fer Quebec North Shore and Labrador (QNSL) est une filiale en propriété exclusive de la Compagnie minière Iron Ore of Canada. Elle offre des services de fret entre Labrador City, Emeril Junction et Sept-Îles.
- VIA Rail est une société d'État établie en 1977. Elle exploite les services nationaux de transport ferroviaire de voyageurs. Les services de passagers par rail Canada-États-Unis sont assurés par AMTRAK (la société nationale de transport de passagers par rail des États-Unis) par l'entremise de VIA Rail.

D'autres compagnies ferroviaires d'intérêt régional et local se classent dans l'une des quatre catégories ci-dessous :

- les compagnies ferroviaires régionales transportant les expéditions provenant presque entièrement des mines et des forêts (p. ex. Ontario Northland Railway, Cartier Railway);
- des filiales de compagnies ferroviaires des États-Unis : BNSF Railway, CSX Transportation (CSXT), Norfolk Southern (NS);
- des compagnies ferroviaires d'intérêt local formées en grande partie de l'utilisation de voies ferrées du CN ou du CP (p. ex. Cape Breton and Central Nova Scotia Railway, Central Western, New Brunswick Southern, Windsor and Hantsport, Southern Rail Co., Ottawa Valley Railway, Goderich and Exeter Railway, Montreal, Maine and Atlantic Railway); et
- des compagnies de chemin de fer de terminus ou de correspondance transportant des marchandises en provenance et à destination d'industries situées sur leur ligne jusqu'aux chemins de fer de la ligne principale (p. ex. Arnaud Railway, Wabush Railway, Essex Terminal Railway, International Bridge and Terminal Railway, Compagnie de chemin de fer Roberval et Saguenay, Southern Railway of BC).

Plusieurs autres compagnies ferroviaires canadiennes ne fournissent pas de services ferroviaires. Il s'agit soit de filiales d'autres exploitants de voies ferrées ou de compagnies qui permettent à d'autres sociétés ferroviaires de fournir des services sur leur voie ferrée.

En ce qui concerne l'équipement, le parc des transporteurs ferroviaires de catégorie I comptait près de 3 000 locomotives en 2013 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles) et 61 100 wagons (essentiellement des wagons-trémies, des wagons couverts, des wagons plats et des wagons-tombereaux).

6 Au Canada, les transporteurs ferroviaires de catégorie I sont les compagnies ferroviaires ayant tiré des revenus bruts d'au moins 250 millions de dollars de la prestation de services ferroviaires dans chacune des deux années civiles précédentes.

Transport de passagers

Le transport annuel de passagers sur VIA Rail a diminué pour s'établir à 3,77 millions de passagers en 2014 (soit une baisse de 3,1 % par rapport à 2013) après avoir atteint un sommet de 4,6 millions de passagers en 2008.

En 2014, 181 000 citoyens canadiens et américains ont utilisé le transport ferroviaire pour traverser la frontière canado-américaine, soit 4,2 % de moins qu'en 2013.

Transport de marchandises

On estime à 320,2 millions de tonnes la quantité totale de marchandises transportées par chemin de fer en 2014, soit 6,6 % de plus qu'en 2013. La plus grande partie du fret ferroviaire consistait en des marchandises en vrac.

En 2014, le nombre de chargements ferroviaires de pétrole brut a augmenté d'environ 36 % par rapport à 2013 pour s'établir à environ 174 000 (nombre préliminaire). Malgré la hausse significative du volume de pétrole brut acheminé par chemin de fer, les chargements de pétrole brut ne représentaient qu'environ 3 % de l'ensemble de tous les chargements ferroviaires en 2014.

Les chemins de fer ont acheminé un nombre record de 550 000 chargements de céréales au cours de la récolte de 2013-2014 (d'août 2013 à juillet 2014), soit une augmentation de 22 % par rapport à la récolte de 2012-2013. Jusqu'à maintenant, en 2014-2015 (août à février), près de 350 000 chargements de céréales ont été transportés, ce qui correspond à une augmentation de 16 % comparativement aux chiffres de la même période en 2013-2014.

En 2014, la valeur des échanges commerciaux internationaux par rail a atteint 126,2 milliards de dollars, soit 7,3 % de plus qu'en 2013, dont 80,4 milliards de dollars d'exportations et 45,8 milliards de dollars d'importations. Les principales marchandises, selon la valeur des exportations, étaient les produits automobiles, les produits chimiques, les produits forestiers et les métaux. Du côté des importations, les produits automobiles et les produits chimiques étaient les plus importants.

Environnement

En 2012 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), le secteur ferroviaire a émis 7,6 Mt de CO_2e, soit 4,6 % des émissions de GES liées au transport. Le transport ferroviaire de marchandises représentait 97 % des émissions de GES liées au transport ferroviaire. Malgré des améliorations de l'efficacité énergétique, les émissions de GES liées au transport ferroviaire en 2012 ont augmenté de 15,6 % comparativement à 2000, une augmentation attribuable aux augmentations considérables du transport de marchandises par voie ferrée.

En 2013, Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada ont renouvelé un protocole d'entente afin de favoriser les mesures volontaires de réduction des émissions dans le secteur ferroviaire canadien de 2011 à 2015.

Par ailleurs, Transports Canada et l'Environmental Protection Agency des États-Unis s'emploient, de concert avec des intervenants clés, à mettre au point un Plan d'action volontaire Canada-États-Unis visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre des locomotives.

Sécurité et sûreté

En 2014, le gouvernement du Canada a apporté une série de modifications réglementaires destinées à améliorer la sécurité dans l'industrie ferroviaire, notamment :

- l'instauration de certificats d'exploitation de chemin de fer et de sanctions administratives pécuniaires;
- la révision du *Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire*;
- l'adoption de nouvelles exigences dans le *Règlement sur le transport des matières dangereuses*. Les consignataires doivent désormais classer le pétrole brut et les distillats de pétrole à l'aide d'échantillons afin de déterminer s'ils sont fiables et représentatifs des marchandises dangereuses placées dans les contenants pendant le transport;
- l'adoption d'autres nouvelles exigences dans le *Règlement sur le transport des matières dangereuses* incluant la mise à jour des normes relatives aux contenants, notamment celles applicables aux wagons-citernes DOT111. Suite à ce changement, le Canada a présenté une proposition en vue d'éliminer graduellement les wagons-citernes DOT-111 et d'introduire une nouvelle catégorie de wagons-citernes conçus pour le transport de liquides inflammables. Le Canada entretient une collaboration étroite avec les États-Unis afin d'harmoniser les nouvelles normes relatives aux wagons-citernes.

Pour donner suite aux recommandations formulées par le Bureau de la sécurité des transports concernant l'accident de Lac-Mégantic, la ministre des Transports a :

- émis des directives ministérielles obligeant les compagnies de chemin de fer à élaborer ou réviser les règles visant le renforcement de la sécurité du transport de marchandises dangereuses et la sûreté de l'équipement ferroviaire;
- formé un Groupe de travail sur les interventions d'urgence réunissant les parties concernées (p. ex. Transports Canada, municipalités, compagnies de chemin de fer, premiers répondants) afin de renforcer la capacité d'intervention d'urgence à la grandeur du pays en cas d'incidents mettant en cause des liquides inflammables.

En 2014, il y a eu 1 221 accidents ferroviaires, 14 % de plus qu'en 2013. Ces accidents ont causé 57 décès, soit 30 % de moins que la moyenne des six dernières années.

SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER

Le transport routier est le plus grand secteur des transports du Canada. Il a encore connu une solide croissance dans les échanges commerciaux avec les États-Unis en 2014. Au cours des dernières années, l'activité accrue a augmenté les émissions de GES de ce secteur, malgré les gains sur le plan de la consommation de carburant.

Structure de l'industrie

En date de décembre 2014, on dénombrait 62 805 entreprises dont l'activité principale était le camionnage. Cette activité comprend de nombreux petits transporteurs et propriétaires exploitants pour compte d'autrui et quelques moyennes et grandes entreprises pour compte d'autrui qui exploitent des flottes de camions et offrent des services logistiques.

Les transporteurs routiers étaient concentrés dans quatre provinces : Ontario (41,6 %), Québec (15,5 %), Alberta (15,5 %) et Colombie-Britannique (14,2 %).

L'industrie de camionnage peut être divisée en trois grandes catégories d'activités :

- services de camionnage pour compte d'autrui, qui regroupent deux grandes catégories :
  - chargement partiel;
  - chargement complet.

  Ces transporteurs pour compte d'autrui peuvent aussi être subdivisés de la façon suivante :
  - intraprovinciaux (c.-à-d. actifs exclusivement sur le territoire d'une province);
  - extraprovinciaux (c.-à-d. au-delà des frontières provinciales et nationales).
- services de messagerie, qui se spécialisent dans le transport de colis. En date de décembre 2014, il y avait 11 815 entreprises dont le principal secteur d'activité était la prestation de services de messagerie.
- transporteurs privés, c'est-à-dire des entreprises qui maintiennent une flotte de camions et de remorques pour transporter leurs propres marchandises. Les activités de ces transporteurs ne font pas l'objet d'un suivi puisqu'elles font partie d'entreprises dont le secteur d'activité principal n'est pas le camionnage (p. ex. Walmart, Costco).

Les propriétaires exploitants sont des gens d'affaires indépendants (p. ex. des chauffeurs) qui possèdent ou louent leurs camions/semi-remorques et transportent des marchandises pour un transporteur privé (p. ex. fabricant, détaillant, grossiste) ou un transporteur pour compte d'autrui.

En 2013 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), plus de 23 millions de véhicules automobiles routiers étaient immatriculés au Canada, soit 2,9 % de plus qu'en 2012. Il s'agissait en majorité (92,4 %) de véhicules de moins de 4 500 kilogrammes (surtout des véhicules de promenade, des camionnettes, des véhicules utilitaires sportifs (VUS) et des minifourgonnettes), tandis que 4,3 % étaient des camions moyens et lourds pesant au moins 4 500 kilogrammes, et 3,3 %, d'autres véhicules, notamment des autobus, des motocyclettes et des cyclomoteurs.

Transport de passagers

En 2011 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), 15,4 millions de Canadiens faisaient la navette au travail.

Près de 80 % des navetteurs ont utilisé un véhicule privé pour se rendre au travail (dont 83 % qui se sont déplacés seuls dans leur voiture et 17 % en covoiturage – dans ce dernier cas, impliquant 1 ou plusieurs passagers dans le véhicule). Environ 12 % ont utilisé le transport en commun, 7 % ont marché ou se sont déplacés à bicyclette et 1 % ont utilisé une motocyclette ou un cyclomoteur ou un autre moyen.

Le transport en commun était plus utilisé dans quatre grandes villes canadiennes : Toronto, avec 23,3 % des navetteurs, Montréal à 22,2 %, Ottawa-Gatineau à 20,1 % et Vancouver à 19,7 %. En 2013 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), les réseaux de transport en commun ont transporté 2,05 milliards de passagers, soit 1,1 % de plus qu'en 2012.

Transport de marchandises

En 2013 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), le transport de marchandises par camion pour le compte d'autrui a représenté 251,4 milliards de tonne-kilomètres, soit 4,1 % de plus qu'en 2012. Environ 43 % de ce transport comportait un mouvement international.

En 2014, environ 10,7 millions de déplacements de camions dans les deux sens ont été enregistrés à la frontière canado-américaine, soit un nombre semblable à ce qui fut observé en 2013. Plus de 66 % de ces déplacements étaient attribuables à des camions immatriculés au Canada.

La valeur du transport par camion entre le Canada et les États-Unis a atteint 371 milliards de dollars en 2014 (179 milliards de dollars d'exportations et 192 milliards de dollars d'importations), soit 10,6 % de plus qu'en 2013. Les mêmes marchandises dominaient les exportations et les importations : produits automobiles, machinerie et équipement électrique, autres produits manufacturés et produits agricoles.

Environnement

En 2012 (la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), le secteur du transport routier a émis 132,7 Mt de CO_2e, soit 80,3 % des émissions de GES liées au transport et 19 % de toutes les émissions de GES au Canada.

De 2000 à 2012, les émissions de GES liées au transport routier ont augmenté de 12,0 %. Cette augmentation peut être attribuée à la croissance de l'activité du transport de passagers et de marchandises, une tendance vers des modes de transport à plus fortes émissions de GES (p. ex. des véhicules plus gros comme des VUS et des moteurs plus puissants) et une prédominance continue des carburants à grande intensité carbonique.

En dépit de nettes améliorations de la consommation de carburant, les émissions de GES ont continué d'augmenter. Les émissions de GES de véhicules lourds (transport routier de marchandises) ont augmenté de 33,9 % entre 2000 et 2012, passant de 35 à 46 Mt. Pour la même période, l'activité du transport routier de marchandises, en tonne-kilomètres, a augmenté d'environ 36 %.

Les émissions de GES de véhicules légers (transport routier de passagers) ont augmenté de 3 % entre 2000 et 2012, passant de 84 à 86 Mt.

La réglementation fédérale a établi des normes d'émissions de GES de plus en plus strictes pour les véhicules de promenade et les camions légers à partir de 2017, en s'inspirant des normes en vigueur visant les années modèles 2011 à 2016.

En 2014, le gouvernement du Canada a aussi annoncé son intention de renforcer la réglementation sur les émissions de GES des véhicules lourds et des moteurs puissants après l'année modèle 2018, en s'appuyant sur la toute première réglementation visant les années modèles 2014 à 2018.

Sécurité et sûreté

En 2014, le gouvernement du Canada a modifié la *Loi sur la sécurité automobile* afin de renforcer le régime de sécurité automobile du Canada. Ces modifications doublent les sanctions criminelles financières et confèrent à la Ministre des transports le pouvoir d'ordonner aux fabricants de véhicules automobiles de publier des avis de défectuosité ou de non-conformité. Ces mesures aideront à faire en sorte que les Canadiens sont informés des problèmes de sécurité ou de non-conformité de leurs véhicules.

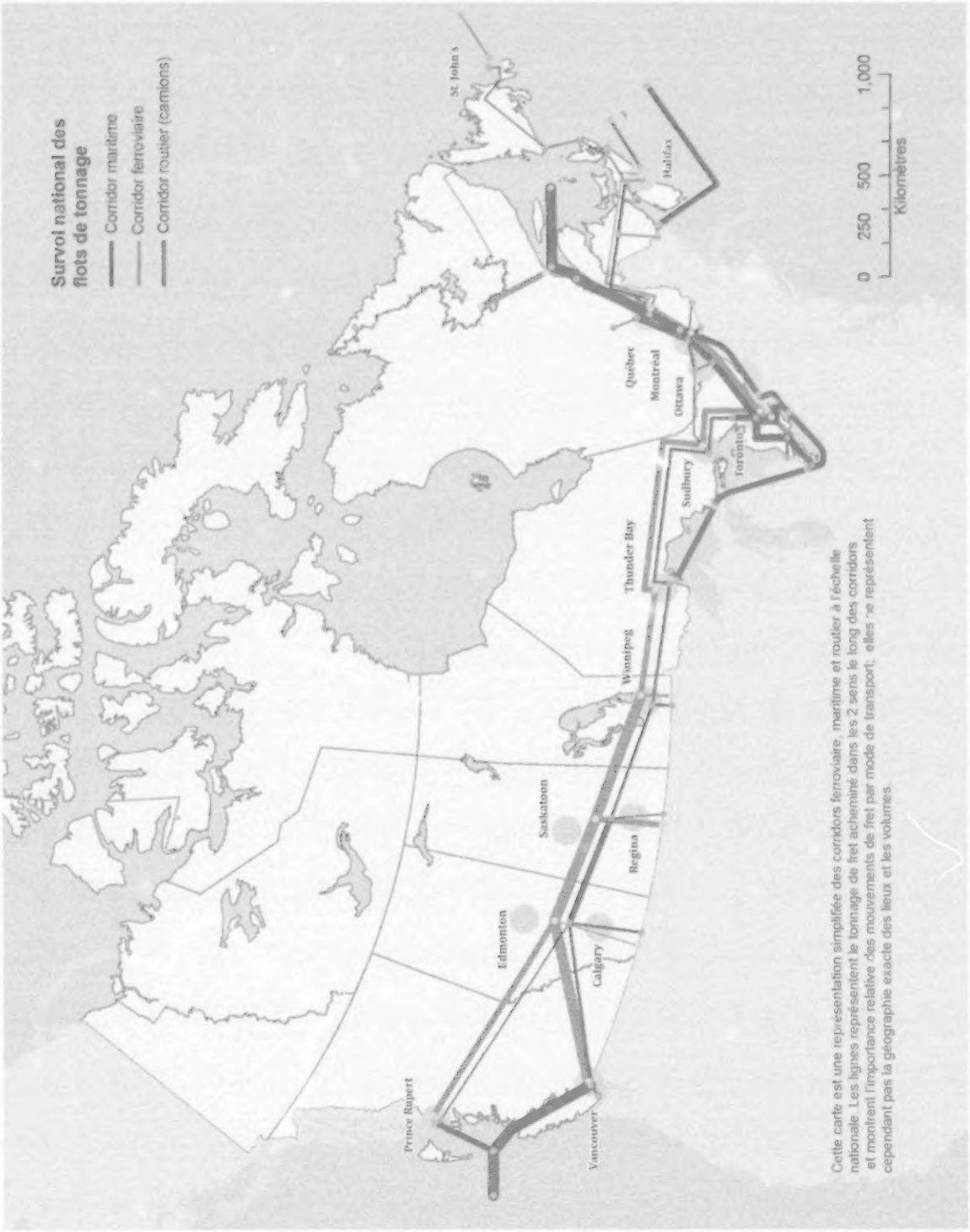
En 2013, le Canada a mis à jour le *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* en imposant des normes de sécurité plus rigoureuses qui s'harmonisent avec la réglementation des États-Unis pour réaliser des gains d'efficacité et réduire les coûts pour les fabricants et les consommateurs.

Sur les dix dernières années (2004 à 2013, 2013 étant la dernière année pour laquelle des données sont disponibles), le nombre de collisions routières avec blessés[7] a diminué de 17 %, malgré l'augmentation du nombre de véhicules sur les routes. Le taux de décès[8] a diminué de 1,4 à 0,8 sur la même période.

En 2014, les fabricants ont émis 592 rappels au Canada, reliés à un total de 8,18 millions de véhicules, pneus et sièges d'enfant.

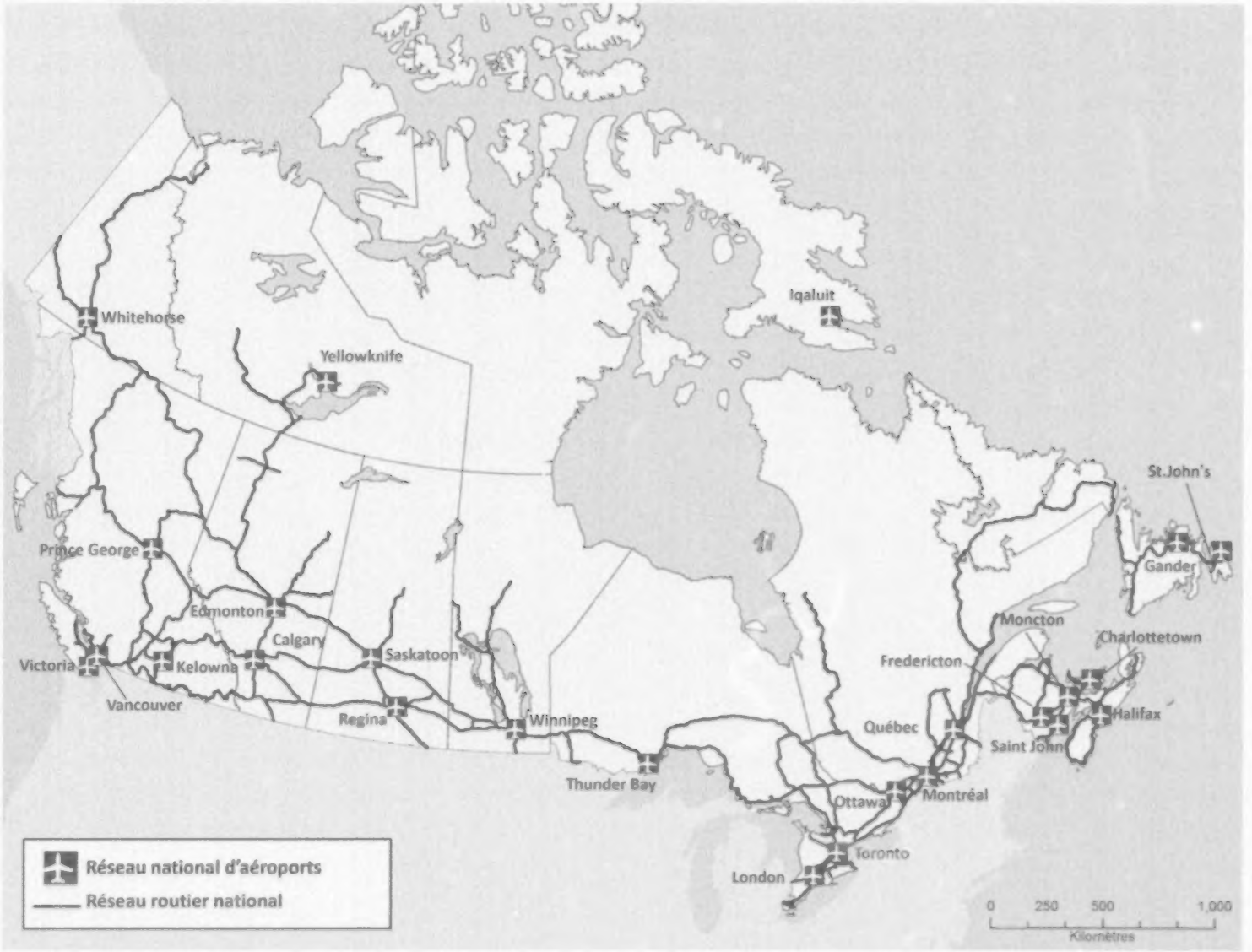
7 Collisions ayant causé des décès et des blessures.
8 Personnes décédées dans une collision routière déclarées pour 10 000 véhicules immatriculés.

CARTE 1 : Corridors de transport de marchandises

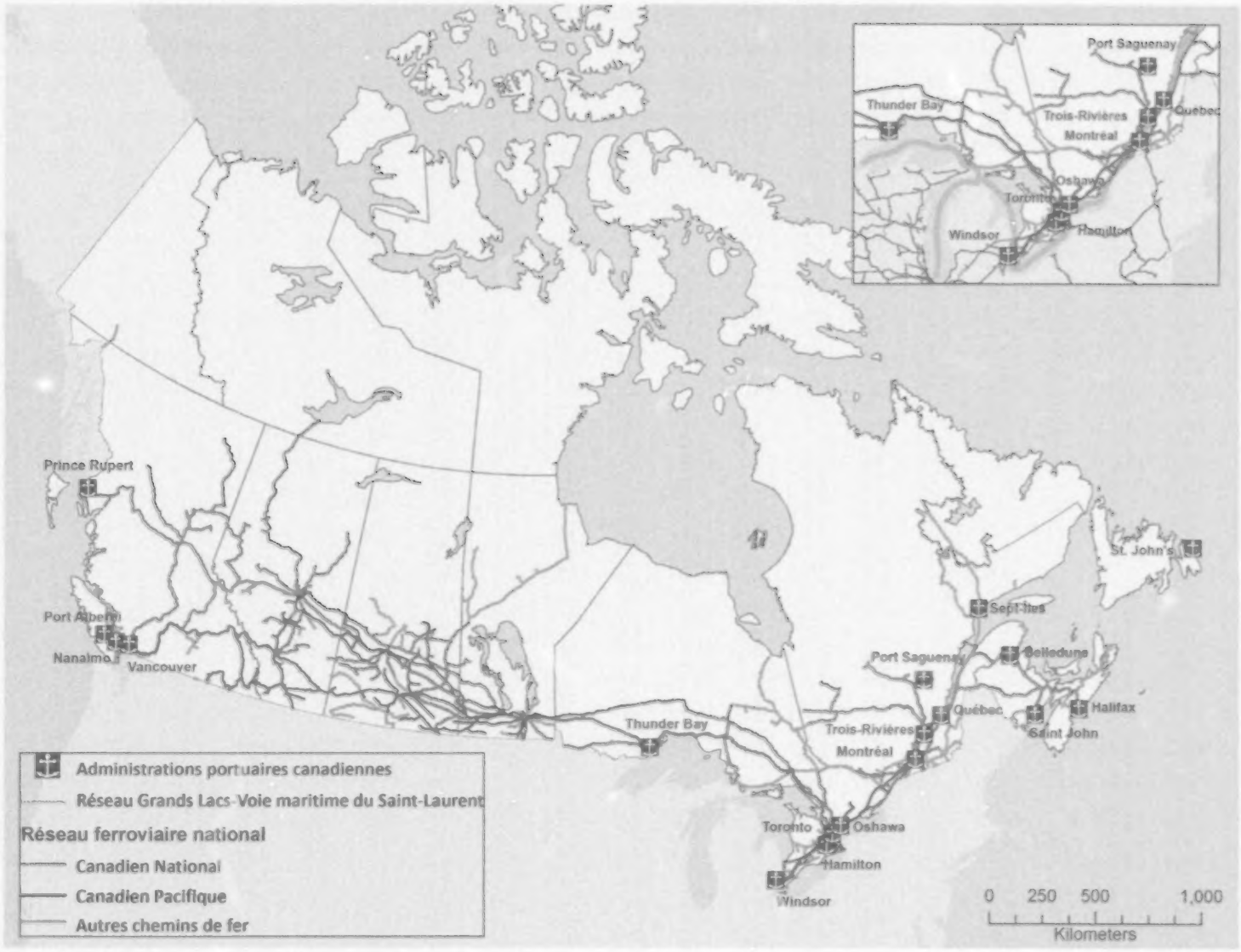


Cette carte est une représentation simplifiée des corridors ferroviaire, maritime et routier à l'échelle nationale. Les lignes représentent le tonnage de fret acheminé dans les 2 sens le long des corridors et montrent l'importance relative des mouvements de fret par mode de transport; elles ne représentent cependant pas la géographie exacte des lieux et les volumes.

CARTE 2 : Infrastructures aérienne et routière



CARTE 3 : Infrastructures maritime et ferroviaire



ANNEXE B : LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES DE L'ADDENDA

Les tableaux ci-dessous se trouvent dans l'Addenda statistique des Transports au Canada 2014 qui est disponible au http://www.tc.gc.ca/fra/politique/anre-menu.htm

Transports et économie

Général

Tableau EC1 Indicateurs économiques, 2014

Tableau EC2 Secteur du transport commercial comme pourcentage du PIB par province et territoire, 2011

Tableau EC3 Dépenses de consommation finale des ménages consacrées aux transports, 2014

Commerce de marchandises

Tableau EC4 Volume des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs, par secteur et mode de transport, 2004 - 2013

Tableau EC5 Part des différents modes dans le commerce international du Canada, 2005 - 2014

Tableau EC6 Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 2005 - 2014

Tableau EC7 Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les pays autres que les États-Unis, 2005 - 2014

Tableau EC8 Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2013 - 2014

Tableau EC9 Exportations et importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2014

Tableau EC10 Commerce des marchandises du Canada - les 25 premiers partenaires, 2013 - 2014

Voyage et tourisme

Tableau EC11 Voyages internationaux des résidents Canadiens, 2011 - 2012

Tableau EC12 Motifs des voyages entre le Canada et les États-Unis, selon le mode de transport, 2012

Tableau EC13 Motifs des voyages entre le Canada et outre-mer, par mode de transport, 2012

Main-d'œuvre

Tableau EC14 Emploi dans le secteur des transports, 2005 - 2014

Figure EC15 L'emploi dans les modes de transport au Canada, par catégorie d'âge, 2014

Tableau EC16 Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage, par mode, 2005 - 2014

Tableau EC17 Conflits de travail par mode de transport, 2005 - 2014

Performance des prix en transport

Tableau EC18 Prix moyen du pétrole brut – dollars canadien et américain le baril, 2005 - 2014

Tableau EC19 Prix de détail de l'essence ordinaire et du diesel routier - villes choisies, 2005 - 2014

Tableau EC20 Prix des autres carburants de transport, 2005 - 2014

Tableau EC21 Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2009 - 2013

Tableau EC22 Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2009 - 2013

Tableau EC23 Structure des coûts des entreprises de transport, 2009 - 2013

Tableau EC24 Résultats financiers des entreprises de transport, 2007 - 2013

Dépenses et recettes de transport des gouvernements

Tableau G1 Résumé des dépenses et recettes dans le secteur du transport, par niveau de gouvernement, 2005/06 - 2014/15

Tableau G2 Dépenses et recettes de transport par mode et niveau de gouvernement, 2005/06 - 2014/15

Tableau G3 Dépenses détaillées de transport par les ministères et agences fédéraux selon les modes de transport, 2005/06 – 2014/15

Tableau G4 Recettes des gouvernements perçues auprès des usagers des transports, 2005/06 - 2014/15

Tableau G5 Résumé des dépenses provinciales/territoriales de transport, 2005/06 - 2014/15

Tableau G6 Dépenses provinciales/territoriales détaillées de transport par mode et par province/territoire, 2005/06 - 2014/15

Environnement et énergie

Figure EN1 Émissions des gaz à effet de serre par secteur économique, 2012

Figure EN2 Intensité des émissions de gaz à effet de serre provenant des secteurs d'utilisation finale, 2003 et 2012

Tableau EN3 Consommation d'énergie par type et mode, 2004 - 2013

Tableau EN4 Total des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, par mode,2000 - 2020

Tableau EN5 Tendances des émissions de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports, par type de polluant, 2004 - 2013

Figure EN6 Part attribuable au secteur des transports des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre, 2013

Tableau EN7 Indicateurs clés du Programme national de surveillance aérienne, 2005 - 2006 à 2012 - 2013

Tableau EN8 Intensité des émissions de gaz à effet de serre du transport ferroviaire par type d'opération, 2003 - 2012

Tableau EN9 Consommation de carburant dans le secteur ferroviaire, 2004 – 2013

Sécurité et sûreté en transport

Tableau S1 Résumé des statistiques relatives à la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire, routier et du TMD, 2005 - 2014

Figure S2 Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien, 2004 - 2014

Évènements ferroviaires

Tableau S3 Chemins de fer de compétence fédérale - Accidents et incidents, 2008 - 2014

Tableau S4 Chemins de fer de compétence fédérale – Accidents par province/territoire, 2008 - 2014

Tableau S5 Chemins de fer de compétence fédérale – Accidents aux passages à niveau ou résultant d'intrusions, 2008 - 2014

Évènements routiers

Tableau S6 Collisions, victimes et blessés de la route, et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicule-kilomètres), 2004 - 2013

Tableau S7 Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicule-kilomètres) par province et territoire, 2012 et 2013

Tableau S8 Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2008 - 2013

Tableau S9 Victimes résultant de collisions mortelles de véhicules commerciaux et autres, par type de véhicule, 2008 - 2013

Tableau S10 Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2008 - 2013

Tableau S11 Véhicules impliqués dans des collisions mortelles, par type de véhicule, 2008 - 2013

Évènements maritimes

Tableau S12 Évènements maritimes, 2007 - 2014

Tableau S13 Évènements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités commerciales, 2007- 2014

Tableau S14 Évènements maritimes impliquant de petits bâtiments canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 2007- 2014

Évènements aériens

Tableau S15 Accidents d'aviation impliquant des aéronefs assujettis au RAC et victimes, 2009 - 2014

Tableau S16 Résumé des accidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports, 2009 - 2014

Tableau S17 Taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada et assujettis au RAC, 2009 - 2014

Tableau S18 Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province et territoire, 2009 - 2014

Évènements impliquant des matières dangereuses

Tableau S19 Accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses, par mode et phase de transport, 2004 - 2014

Tableau S20 Nombre de morts et de blessés attribué directement aux marchandises dangereuses lors d'accidents à signaler, 2004 – 2014

Transport aérien

Aéroports

Tableau A1 Nombre d'aérodromes au Canada, 2007 - 2014

Tableau A2 Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – dépenses par province/territoire, de 2005 - 2006 à 2014 - 2015

Tableau A3 Résultats financiers des administrations aéroportuaires, 2013

Tableau A4 Frais d'améliorations aéroportuaires dans le Réseau national d'aéroports (RNA), 2005 - 2015

Tableau A5 Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant les mouvements d'aéronefs, 2005 - 2014

Aéronefs et permis

Tableau A6 Licences détenues par les transporteurs aériens, en date du 31 décembre 2013 et 2014

Tableau A7 Personnel de l'aviation civile – licences et permis par catégorie, en date de décembre 2014

Tableau A8 Personnel de l'aviation civile – licences et permis par province/territoire, en date de décembre 2013 et 2014

Lignes aériennes et services

Tableau A9 Total des recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens, 2004 - 2013

Tableau A10 Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par transporteur aérien, secteur intérieur, 2013 et 2014

Tableau A11 Concurrence sur les 25 plus importantes liaisons aériennes intérieures au 31 décembre 2014

Emploi

Tableau A12 Coûts annuels de main-d'œuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 2004 - 2013

Trafic de passagers

Tableau A13 Les 20 aéroports canadiens les plus occupés concernant les passagers payants embarqués et débarqués, 2005 - 2014

Tableau A14 Droits pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), 2002 - 2014

Trafic de marchandises

Tableau A15 Les 10 aéroports canadiens les plus occupés concernant le cargo payant chargé et déchargé, 2007 - 2014

Tableau A16 Exportations et importations aériennes selon la région du mode, 2013 et 2014

Tableau A17 Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2013 et 2014

Transport maritime

Ports

Tableau M1 Classification des ports, en date du 31 décembre 2014

Tableau M2 Nombre de ports contrôlés et administrés par Transports Canada, par province, 2005 - 2014

Tableau M3 Situation de la cession des ports régionaux/locaux et des ports éloignés de Transports Canada, en date du 31 décembre 2014

Profils financiers

Tableau M4 Situation financière des administrations portuaires canadiennes (APC), 2013

Tableau M5 Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes (APC), 2012 et 2013

Tableau M6 Résultats financiers des ports de Transports Canada, 2005/2006 à 2014/2015

Tableau M7 Résultats financiers des Administrations de pilotage, 2005 - 2014

Tableau M8 Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2004/2005 à 2013/2014

Flotte et pilotage

Tableau M9 Flotte immatriculée au Canada, selon le type de navire, 1994, 2004 et 2014

Tableau M10 Total des missions par Administration de pilotage et missions par pilote, 2005 - 2014

Trafic

Tableau M11 Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire canadien, 2004 - 2013

Tableau M12 Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 2005 - 2014

Tableau M13 Trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent, selon les produits, 2005 - 2014

Tableau M14 Trafic international des navires de croisière aux principaux ports canadiens, 2005 - 2014
Tableau M15 Trafic maritime intérieur et international du Canada manutentionné par les APC et d'autres ports, 2012 - 2013
Tableau M16 Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 2004 - 2013
Tableau M17 Échanges maritimes internationaux du Canada, par marché étranger, 2004 - 2013
Tableau M18 Échanges maritimes internationaux du Canada, par région canadienne et degré de conteneurisation, 2002 - 2011
Tableau M19 Ports les plus importants du Canada manipulant le fret conteneurisé international, 2004 - 2013
Tableau M20 Principales marchandises transportées dans les échanges maritimes internationaux du Canada, par marché, 2014
Tableau M21 Durée complète d'un voyage de Shanghai vers Toronto via les ports de la Colombie-Britannique utilisant le modèle de transport ferroviaire, 2010 - 2014

Transport ferroviaire

Profil ferroviaire

Tableau RA1 Les chemins de fer au Canada, 2014
Tableau RA2 Recettes des chemins de fer, 2004 - 2013
Tableau RA3 La flotte ferroviaire, 2004 - 2013
Tableau RA4 Emplois et rémunération annuelle moyenne dans le secteur ferroviaire, 2004 - 2013
Tableau RA5 Tonne-kilomètres payantes par secteur ferroviaire, 2004 - 2013

Trafic- Marchandises

Tableau RA6 Caractéristiques du trafic total des chemins de fer, 2005 - 2014
Tableau RA7 Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 2005 - 2014
Tableau RA8 Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2005 - 2014
Tableau RA9 Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 2005 - 2014
Tableau RA10 Chargements ferroviaires de pétrole brut, 2005-2014
Tableau RA11 Volume des exportations et importations ferroviaires par province ou territoire d'origine/destination, 2005 - 2014
Tableau RA12 Valeur des exportations et importations ferroviaires par port de sortie ou par port de dédouanement, 2005 - 2014
Tableau RA13 Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 2005 - 2014
Tableau RA14 Trafic intermodal du CN et du CFCP, 2005 - 2014

Trafic - Passagers

Tableau RA15 Passagers et passager-kilomètres transportés par VIA Rail Canada et les transporteurs de classe II, 2004 - 2013

Transport routier

Route

Tableau RO1 Réseau routier national en 2013

Tableau RO2 Longueur du réseau routier public au Canada

Utilisation des véhicules légers et lourds

Tableau RO3 Statistiques provinciales sur le parc de véhicules légers, 2009

Tableau RO4 Étude sur l'utilisation des véhicules au Canada, statistiques sur les véhicules légers, moyennes annuelles par véhicule, 2014

Tableau RO5 Étude sur l'utilisation des véhicules au Canada, statistiques sur les véhicules légers, moyennes par déplacement, 2014

Tableau RO6 Etude sur l'utilisation des véhicules au Canada, statistiques sur les camions, moyennes annuelles par véhicule, 2014

Camionnage - Profil et activité

Tableau RO7 Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage, par région, 2005 - 2014

Tableau RO8 Volume de trafic par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, 2009 - 2013

Tableau RO9 Commerce international du Canada par camion selon les groupes de produits, 2013 - 2014

Tableau RO10 Commerce routier entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2013 - 2014

Tableau RO11 Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2010 - 2014

Tableau RO12 Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles et autres véhicules, 2010 - 2014

Autocars - Profil et activité

Tableau RO13 Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 2004 - 2013

Tableau RO14 Tendance à long terme du transport en commun – Passagers transportés et véhicule-kilomètres, 2004 - 2013

Tableau RO15 Composition du parc d4e véhicules de transport en commun, 2004 - 2013

Tableau RO16 Salaire annuel moyen dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2004 - 2013

Tableau RO17 Indicateurs sélectionnés des systèmes provinciaux pour le transport en commun, 2013